



Seduta del

15 aprile 2025

Comunicato il

16 aprile 2025

Protocollo n.

279/2025

Incarico di frazione UDC

concernente la moratoria per zone 30 su strade cantonali orientate al traffico nei centri abitati (primo firmatario Metzger)

Risposta del Governo

La disposizione di zone 30 viene decisa dal proprietario della strada al fine di ridurre il rumore o di rispettare i valori limite per le emissioni foniche prescritti dal legislatore federale oppure su richiesta dei comuni per migliorare la sicurezza della circolazione. Riducendo la velocità da 50 a 30 km/h il rumore stradale viene ridotto in modo significativo, vale a dire di oltre 3 decibel (dB). Per quanto riguarda la sicurezza, riducendo la velocità massima da 50 a 30 km/h il numero di incidenti gravi diminuisce di almeno un terzo. Lo dimostrano le analisi statistiche dell'Ufficio svizzero per la prevenzione degli infortuni (UPI).

Con la mozione «Garantire la gerarchia della rete stradale nei centri abitati e fuori», presentata il 16 dicembre 2021 dal consigliere nazionale Peter Schilliger, il Consiglio federale è stato incaricato di disciplinare le diverse funzioni della rete stradale svizzera dentro e fuori dai centri abitati nella legge federale sulla circolazione stradale (LCStr; RS 741.01). Occorre stabilire nella LCStr che su strade orientate al traffico nei centri abitati viga in linea di principio un limite di velocità di 50 km/h, mentre su strade non orientate al traffico (strade residenziali) vi sia la possibilità di ridurre la velocità a 30 km/h. Oggi il termine «strade orientate al traffico» è disciplinato nell'ordinanza sulla segnaletica stradale (OSStr; RS 741.21). Il 18 settembre 2023 l'autore della mozione ha spiegato dinanzi al Consiglio nazionale che le autorità dovrebbero poter mantenere tutte le opzioni operative attuali anche in caso di attuazione della sua mozione. Per ridurre il rumore o migliorare la sicurezza della circolazione, in virtù di una perizia esse dovranno poter continuare a ridurre la velocità anche su strade orientate al traffico. Le riduzioni della velocità attuate nei Grigioni sulle strade cantonali sono state tutte introdotte o per ragioni di protezione contro l'inquinamento fonico (undici comuni; solo in cinque comuni ciò riguarda strade cantonali orientate al traffico) oppure per ragioni di

sicurezza su richiesta di comuni in virtù di una perizia sulla sicurezza della circolazione. Pertanto non si pongono in contrasto con l'intento della mozione Schilliger.

In merito al punto 1: conformemente alla legislazione sulla protezione dell'ambiente, il risanamento del rumore stradale è un obbligo previsto dalla legge. Il Governo si attiene alle norme legislative vigenti. Non esiste alcuna base giuridica per un effetto anticipato negativo di mozioni accolte che richiedono un adeguamento della legge. Sospendere l'applicazione del diritto vigente sarebbe incompatibile con i principi dello Stato di diritto. La situazione è simile per la gestione delle domande presentate da comuni che richiedono l'introduzione di zone 30 per motivi di sicurezza della circolazione. Conformemente alla LCStr, prima di stabilire deroghe a limitazioni della velocità massima su strade orientate al traffico è necessario chiarire mediante una perizia se il provvedimento è necessario, opportuno e proporzionato. Se l'autorità competente omettesse di esaminare la domanda, si tratterebbe di un diniego formale di giustizia. Di conseguenza non è giustificabile interrompere la pianificazione di nuove zone 30 su strade orientate al traffico nei centri abitati fino all'entrata in vigore della revisione della legge sulla circolazione stradale.

In merito al punto 2: rifacendosi alla risposta al punto 1, nel quadro dell'introduzione di nuove zone 30 su strade orientate al traffico nei centri abitati deve di conseguenza continuare a essere possibile decidere finanziamenti concreti di provvedimenti.

In merito al punto 3: per via della legislazione di rango superiore, il Governo non è libero nella sua decisione. Il diritto federale concede sì all'autorità un margine discrezionale, tuttavia una rinuncia a una riduzione della velocità difficilmente reggerebbe a una valutazione giuridica, se una perizia relativa all'inquinamento fonico o alla sicurezza della circolazione la ritenesse necessaria, opportuna e proporzionata. Come spiegato nella risposta al punto 1, non vi è alcuna base giuridica per una moratoria dei limiti di velocità a 30 chilometri orari.

Sulla base di quanto esposto, il Governo chiede al Gran Consiglio di respingere l'incarico in oggetto.



In nome del Governo

Il Presidente:

Marcus Caduff

Il Cancelliere:

i.v. C. Hartmann Lüscher